



Bilag 2 Rantzausgade og Stengade, trafikskitse

RANTZAUSGADE

Rantzausgade er en central og travl hande!sgade på Indre Nørrebro, der mellem Åboulevard og Brohusgade kun er 15 m. bred. Den daglige trafik af 14.000 cykler, varelevering, biler, busser og gående har bragt gaden på listen over de ti farligste gader i København.

Der er mange krav til en fremtidig løsning i Rantzausgade: Der skal skabes bedre forhold og sikkerhed for bløde trafikanter, gode forhold for by- og handelslivet, og endeligt skal der findes plads til regnvandshåndtering i forbindelse med, at Rantzausgade er udpeget som forsinkelsesboulevard i kommunens Skybrudsplan.

Løsning

For at håndtere de mange behov i en samlet løsning foreslås det med trafikplanen, at Rantzausgade ensrettes mellem Åboulevard og Brohusgade i retning mod city, samt at 60 af gadens 79 parkeringspladser nedlægges og erstattes andetsteds på Nørrebro.

Busdriften

Gaden betjenes i dag af buslinjerne 66 og 12. Økonomiforvaltningen forventer, at der fortsat vil være behov for busbetjening efter åbningen af metroen i 2019. Der er i dag 2x2 stoppesteder i gaden. Heraf flyttes kun ét stoppested 75 meter ud på Åboulevard. Bussen føres tilbage til Rantzausgade af Brohusgade, der ensrettes for at lette trafikken i gaden. Det vurderes, at der ikke er behov for yderligere tiltag.

Forvaltningen har været i dialog med Økonomiforvaltningen og Movia for at få deres vurderinger af den foreliggende trafikplan. Den foreslåede omlægning af bussen til Brohusgade forventes at medføre en forsinkelse på ca. 1 minut og årligt en merudgift på 0,5 mio. kr. Udgiften håndteres i forbindelse med budgetforhandlinger.

Politiets færdselsafdeling har været hørt og bifalder løsningen med ensretning af henholdsvis Rantzausgade og Brohusgade.

06-10-2015

Sagsnr.
2015-0228110

Dokumentnr.
2015-0228110-8

Sagsbehandler
Mette Prag

Områdefornyelsen Nørrebro

Blågårds Plads 5, 2. sal
Postboks 339
2200 København N

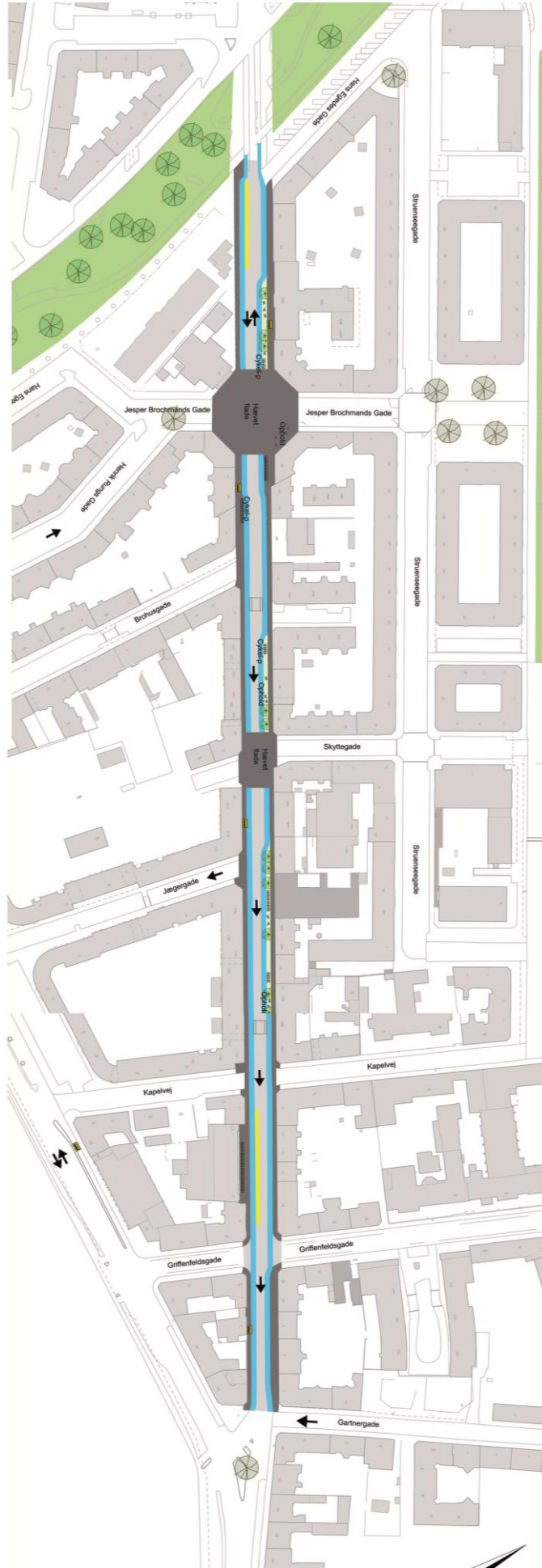
Mobil
5162 6290

E-mail
BH5I@tmf.kk.dk

EAN nummer
5798009493149

www.kk.dk/omraadefornyelsenoerrebro

**Principskitse over
Rantzaugades forløb i den
anbefalede løsning**



STENGADE

I 2000 besluttede forvaltningen at etablere et trygt og attraktivt boligkvarter i Blågårdsgadekvarteret uden gennemkørende bilister.

For at forhindre gennemkørsel i Stengade har der været afprøvet forskellige bussluseløsninger, der alle er opgivet på grund af massivt hærværk. Siden 2011 har der reelt ingen bussluse været, men kun skiltning med gennemkørselsforbud. Derfor har mere end 3.100 bilister dagligt kørt ulovligt igennem Stengade (trafiktælling marts 2015)

Løsning

Det er forvaltningens mål, at der findes en løsning for Stengade, som tager udgangspunkt i trafikenkloveprincippet og sikrer, at:

- kvarteret forbliver et boligkvarter uden gennemkørende biltrafik
- bussen fortsat kan køre igennem Stengade
- løsningen er robust og mulig at håndhæve
- udrykningskørsel til kvarteret fortsat er mulig

Der har været dialog med Københavns Politiets færdselsafdeling og Lokalpoliti, der har godkendt enklaveprincippet og den nye bussluse på Stengade.

Med trafikplanen foreslås det, at busslusen flyttes fra den nuværende placering til strækningen mellem Baggesensgade og Nørrebrogade, og at busslusen udformes med skiltning, lyssignal og vejindsnævring. Dette vil hindre personbiler i at bruge Stengade til gennemkørsel, samtidig med, at bussen og akutkørsel med ambulance, politi og redningskørsel fortsat kan køre af Stengade.

Områdefornyelsen Nørrebros styregruppe ønskede, at busslusen blev udformet med en dobbelt busgrav i stedet for den foreslåede løsning med skiltning, lyssignal og vejindsnævring. Efter dialog med politiet blev løsningen med busgrav dog opgivet, da dette ville give udfordringer i forhold til akutkørsel.

Det er aftalt, at den foreslåede løsningen evalueres 2 år efter implementeringen for at undersøge om busslusen effektivt hindrer ulovlig gennemkørende bilkørsel eller om yderligere tiltag skal iværksættes. Politiet har tilkendegivet, at de vil håndhæve gennemkørselsforbuddet ved jævnlig tilstedeværelse i kvarteret med udstedelse af bøder

Guldbergsgadekvarteret.

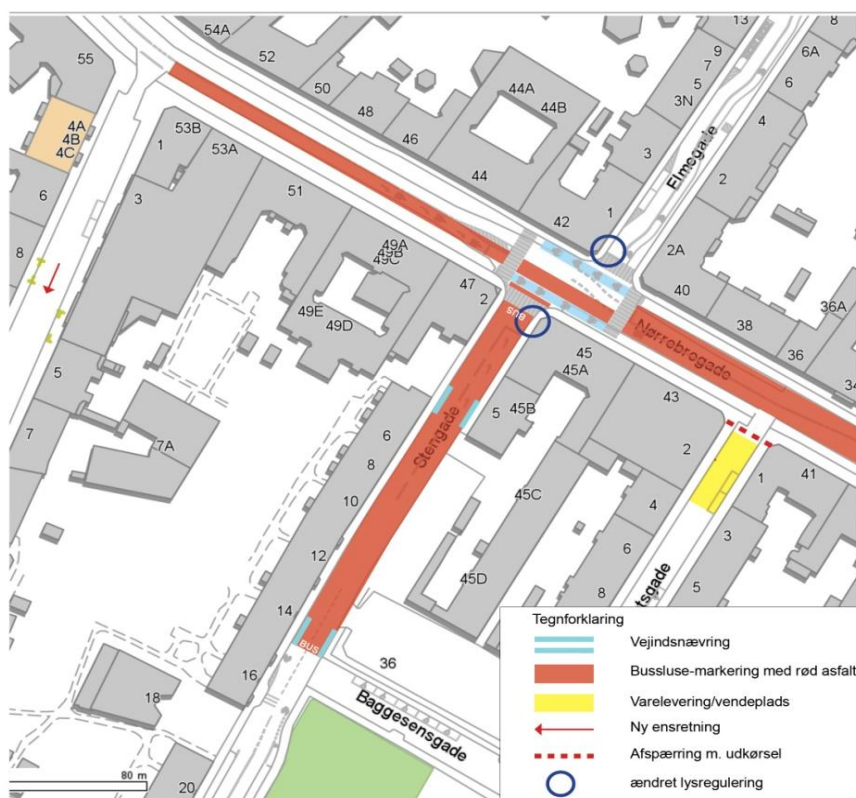
En effektiv bussluse i Stengade vil både få positive og negative afledte konsekvenser for bilkørslen i Guldbergsgadekvarteret. Bilister, der i

dag kører på tværs mellem Østerbro/Frederiksberg vil med en effektiv bussluse blive afskåret muligheden for denne smutvej. Til gengæld er der risiko for, at en effektiv bussluse i Stengade vil føre til øget omvejskørsel i Guldbergsgadekvarteret medmindre der samtidig findes en løsning for omvejskørsel i Guldbergsgadekvarteret..

Alternative scenarier

Under udarbejdelsen af trafikplanen har alternative scenarier i Stengade været undersøgt, herunder konsekvenserne ved en fuldstændig åbning af Stengade for lovlig gennemkørende trafik. Det vurderes, at en åbning vil betyde mere end 7.500 biler /døgn, altså en fordobling af biltrafikken. Et scenarie, der ikke lever op til målet om et trygt og attraktivt boligkvarter, kun intern biltrafik og en begrænsning af gennemkørende trafik.

Stengade bussluse: forslagets hovedpunkter



Forslaget skal yderligere detaljeres i dialog med politiet.

- Rød bus-markering mellem Nørrebrogade og Baggesensgade.
- På Nørrebrogade forlænges den røde busbane-markering til Griffenfeldsgade i den sydlige vejbane for at hindre indkørsel mod det blinde kryds Stengade/Nørrebrogade.
- Varelevering i Slotsgade kan køre ud via busslusen gennem oplukkelig pullert. Anden trafik bruger ny vendeplads.

- Varelevering til Griffenfeldsgades nordlige del sker fortsat fra Nørrebrogade og returnerer til Nørrebrogade via Kapelvej.
- Lyssignal i Nørrebrogade kryds viser rødt for biler fra Stengade indtil bussen kommer, dog max 3 omløb før der gives grønt lys.
- Fra Elmegade ændres lyssignal til grøn højre-pil.